



Fylke/FTU

Dato: 27.1.2021

Høring fra KMD – forsøk med begrenset førerkort for 16-åringer

Bakgrunn

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har sendt på høring demografiutvalgets utredning *NOU 2020:15 Det handler om Norge*, med frist 26. mars 2021:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-det-handler-om-norge-utredning-om-konsekvenser-av-demografiutfordringer-i-distriktene/id2815127/>

Her foreslås bl.a. et forsøk med begrenset førerkort for 16-åringer for å gjøre ungdom i distriktene mer mobile. Det anbefales at lokale forhold som veistandard og trafikkbildet vurderes i valget av eventuelle forsøkskommuner. Videre skisseres mulige restriksjoner i førerkortet knyttet til fart, passasjerer og merking (tilsvarende L-skilt).

Trygg Trafikk er svært skeptisk til at et slikt forsøk iverksettes, fordi det er forbundet med høy risiko for alvorlige ulykker. Vi oppfordrer fylkene til å vektlegge trafikksikkerhet i sine høringssvar. Dette notatet oppsummerer den faglige begrunnelsen for vårt standpunkt.

Unge (menn) har høy ulykkesrisiko

19 unge mennesker mellom 16-25 år ble drept i trafikken og 113 ble hardt skadet i 2019, ifølge den offisielle trafikkulykkestatistikken (SSB)¹. De fleste var bilførere eller bilpassasjerer. Når vi tar hensyn til kjørelengde har de yngste bilførerne, sammen med de eldste bilførerne, fortsatt klart høyest ulykkesrisiko, selv om kurven har flatet noe ut de senere år. Bilførere i alderen 18-19 år hadde f.eks. fem til seks ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadet i perioden 2013-2016 sammenlignet med bilførere i alderen 25-64 år (tallene oppdateres i 2020)². Denne risikoen er spesielt stor blant unge mannlige bilførere (18-24 år), som er vesentlig mer utsatt

¹ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar>

² Statens vegvesen: Trafikksikkerhetsutviklingen 2019. Kap. 3.5 ungdom og unge førere.

enn unge kvinner³. I tillegg bidrar også unge bilførere til at trafikanter i andre aldersgrupper blir drept eller hardt skadet, og disse inngår naturlig nok ikke i «ungdomsstatistikken».

De fleste ungdomsulykker skjer på landevei med lite trafikk

Demografiutvalget legger til grunn at en forsøksordning med begrenset førerkort for 16-åringene i utkantkommuner vil medføre lavere risiko fordi trafikkmiljøet er enklere enn i byer og bynære strøk. Til det vil vi bemerke at de fleste alvorlige ungdomsulykkene skjer nettopp på landevei med lite trafikk. Det finnes sannsynligvis flere årsaker til det. Et krevende veinett med krappe kurver, krevende stigningsforhold og vekslende føreforhold stiller store krav til planlegging og selvkontroll. I tillegg har utkantkommuner oftere en «bilkultur» som legger opp til risikofylt kjøring. I utkants-Norge er det ofte også meget begrenset med politikontroller, noe som gjør enda mindre tilrådelig å gjennomføre et slikt prosjekt her.

Unge hjerner er ikke modne nok for sikker kjøring

De fleste 16-åringene vil kunne tilegne seg tekniske kjøreferdigheter som gjør dem i stand til å ha kontroll over kjøretøyet i de fleste vanlige trafikksituasjoner. Bilkjøring krever imidlertid mye mer en kjøreteknisk ferdighet og enkel trafikal forståelse. Minst like viktig er evnen til risikoforståelse og selvregulering.

Det finnes overveldende vitenskapelig dokumentasjon på at hjernen er i «full ombygging» i ungdomsårene. Unge hjerner har rett og slett ikke utviklet tilstrekkelig risikoforståelse og selvregulering til å kjøre sikkert. Dette ser vi igjen i risikofylt atferd. F.eks. er det et kjennetegn at ulykker med unge førere ofte kan relateres til høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte.

Erfaringer fra steder og kjøretøy med 16 års aldersgrense på førerkort bekrefter den høye ulykkesrisikoen. Tall fra USA viser f.eks. at førere på 16–17 år har ca. 80 prosent høyere risiko enn førere på 18–19 år. I Norge er de yngste med førerkort for traktor (16-18 år) involvert i flest ulykker⁴.

Restriksjoner vil ikke oppveie den økte ulykkesrisikoen

Demografiutvalget foreslår mulige restriksjoner i førerkortet knyttet til fart, passasjerer og merking. Andre restriksjoner kunne vært forbud mot å kjøre om natten. Det vil imidlertid være krevende å kontrollere at restriksjonene overholdes i praksis. Det er begrenset med politikontroller på veiene, og teknologi som for eksempel fartssperre lar seg lett overprøve. Restriksjoner vil derfor ikke kunne oppveie den økte ulykkesrisikoen som er forbundet med førerkort for 16-åringene. Alt i alt er forslaget derfor en svært dårlig ide, som på ingen måte bør prøves ut i utkantkommuner, iallfall ikke uten at det ligger en grundig faglig vurdering til grunn.

³ Bjørnskau, T. 2020. Risiko i veitrafikken 2017/18. Rapport 1782. Oslo, Transportøkonomisk institutt

⁴ Statens vegvesens temaanalyse av traktorulykker 2005-2015